മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : ഈ ചോദ്യവും 112-ാമത്തെ ചോദ്യവുമായി ക്ലബ്ബുചെയ്യണമെന്ന് അങ്ങ് എഴുതി തന്നിരുന്നു. പക്ഷേ അസംബ്ലി തുടങ്ങിയതിനു ശേഷമാണ് എഴുതി തന്നത്. ക്ലബ്ബുചെയ്യണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അസംബ്ലിതുടങ്ങുന്നതിനു മുമ്പ് എഴുതിത്തരണം. ആയത് ചെയറിനും ബന്ധപ്പെട്ട മിനിസ്റ്റർക്കും പരിശോധിക്കണം. എഴുതി തന്നപ്പോൾ താമസിച്ചുപോയി, അതുകൊണ്ട് ക്ലബ് ചെയ്യാൻ സാദ്ധ്യമല്ല.

ദേശീയപാത വികസനം

2 (*92) ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ) :

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ :

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ :

ശ്രീ. കെ. ദാസൻ : താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാത വികസനത്തിലുണ്ടായ അനിശ്ചിതത്വം മാറിയിട്ടുണ്ടോ ;

(ബി) ദേശീയപാത എത്ര മീറ്റർ വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കാനാണ് അന്തിമമായി തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത് ;

(സി) ദേശീയപാത 47-ലും 17-ലുമായി റോഡ് വികസനത്തിന് എത്ര ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായി വരും ;

(ഡി) കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവരുടെ നഷ്ടപരിഹാര തുക എങ്ങനെ എന്നത് സംബന്ധിച്ച് എന്ത് തീരുമാനമാണ് കൈകൊണ്ടിട്ടുള്ളത് ; വിപണിവില നഷ്ടപരിഹാരമായി ലഭിക്കാതെ പ്രക്ഷോഭ രംഗത്തുള്ളവർ പിന്മാറുമോ ; ഇതിന് പ്രത്യേക പാക്കേജ് എന്തെങ്കിലും നടപ്പാക്കുന്നുണ്ടോ ;

(ഇ) നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഈ സംരംഭത്തിൽ നിന്നും പിന്മാറിയ സാഹചര്യത്തിൽ പാത വികസനത്തിന് എന്ത് തുടർ നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത് ;

(എഫ്) സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനാവശ്യമായ തുക കേന്ദ്രത്തിൽനിന്നും ലഭിക്കുമെന്ന പ്രതീക്ഷയുണ്ടോ ; അധികബാദ്ധ്യത എങ്ങനെ കണ്ടെത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്) : സർ,

(എ) ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയുടെ മാർഗ്ഗരേഖ പ്രകാരം ദേശീയ പാതയുടെ വീതി (ROW) 60 മീറ്റർ ആണ്. എന്നാൽ കേരളത്തിലെ ജനസാന്ദ്രതയും സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള ബുദ്ധമുട്ടും പരിഗണിച്ച് ദേശീയ പാതയുടെ വീതി ദേശീയ നിലവാരത്തിലുള്ള 60 മീറ്ററിൽനിന്നും 45 മീറ്ററായി നിജപ്പെടുത്തുന്നതിന് ദേശീയപാതാ വികസന അതോറിറ്റി 2010-ൽ സമ്മതിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ദേശീയ പാത 45 മീറ്റർ റൈറ്റ് ഓഫ് വേയിൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനെതിരെ ചില കേന്ദ്രങ്ങളിൽനിന്നും ഉണ്ടായ എതിർപ്പ് കാരണം സ്ഥലമെടുപ്പ് പ്രക്രിയ പരാജയപ്പെട്ട സാഹചര്യത്തിൽ ദേശീയ പാതാ വികസനത്തിന് റൈറ്റ് ഓഫ് വേ 30 മീറ്ററായി ഇളവ് ചെയ്യണമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തിരുന്നു. എന്നാൽ അപകടരഹിതവും സുഗമവുമായ യാത്രാ സൗകര്യം ലഭ്യമാക്കേണ്ടതിനാൽ റോഡ് വികസനത്തിൽ 45 മീറ്റർ റൈറ്റ് ഓഫ് വേയിൽ ഇളവ് അനുവദിക്കുവാൻ സാദ്ധ്യമല്ലായെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിനെത്തുടർന്ന് 17-8-2010-ലെ സർവ്വകക്ഷി യോഗത്തിന്റെ തീരുമാനപ്രകാരം ദേശീയപാത 45 മീറ്ററിൽ തന്നെ വികസിപ്പിക്കുവാൻ 18-8-2010-ൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മിനിസ്റ്റർ.... മറുപടി വളരെ നീണ്ടതായതിനാൽ പ്രധാനപ്പെട്ട പോയിന്റ് മാത്രം പറയുകയും ബാക്കി മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുകയും ചെയ്താൽ മതി.

ശ്രീ. കോലിയക്കോട് എൻ. കൃഷ്ണൻനായർ: മറുപടി കേട്ടാൽ മാത്രമേ മിനിസ്റ്ററോട് ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : മറുപടി മുഴുവൻ വായിക്കുമ്പോൾ ചോദ്യം ചോദിക്കാനുള്ള അവസരമുണ്ടാകില്ല.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രസക്തമായ ഭാഗം മാത്രം വായിക്കാം.

(ബി) ദേശീയപാതകൾ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കുവാനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്.

(സി) എൻ.എച്ച്. 47-ലും 17-ലുമായി അവശേഷിക്കുന്ന 636.10 കി.മീ. ദൂരം നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയുടെ കണക്കു പ്രകാരം ഏകദേശം 3284 ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കറുടെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം ഞാൻ ഈ ഉത്തരം മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു :

ഇതിനകത്തുള്ള പ്രസക്തഭാഗം വായിക്കാം. എന്നാൽ സ്ഥലമെടുപ്പ് അനിശ്ചിതമായി നീണ്ടുപോകുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ദേശീയപാത 17-ലെ തലപ്പാടി മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെയും ദേശീയപാത 47-ലെ ചേർത്തല മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ ദേശീയപാതാ വികസനത്തിൽ നിന്നും ദേശീയ പാതാ വികസന അതോറിറ്റി പിൻവാങ്ങുകയുണ്ടായി.

കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി 4-7-2014-ൽ മുഖ്യമന്ത്രിയ്ക്കയച്ച കത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹന സാന്ദ്രത പരിഗണിച്ച് ദേശീയപാതാ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്നുള്ളതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സഹകരണം ആവശ്യപ്പെടുകയും ദേശീയപാതാ വികസനത്തിനാവശ്യമായ 80 ശതമാനം ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു നൽകിയാൽ ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയുടെ പിൻവാങ്ങൽ തീരുമാനം പുനഃപരിശോധിക്കാവുന്നതാണെന്നും അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ 23-10-2014-ലെ മന്ത്രിസഭാ തീരുമാനപ്രകാരം 25-10-2014-ലെ സ.ഉ. (കൈ) നമ്പർ 94/2014/ പൊമവ ഉത്തരവ് പ്രകാരം ദേശീയപാത 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ തന്നെ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനും ഇതിനാവശ്യമായ ഭൂമിയുടെ 80 ശതമാനം ഏറ്റെടുത്ത് ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിക്ക് കൈമാറുന്നതിനും ദേശീയപാതാ വികസനത്തിൽ നിന്നും പിൻമാറിക്കൊണ്ട് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ച 5-3-2014, 14-8-2014 എന്നീ തീയതികളിലെ വിജ്ഞാപനങ്ങൾ റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നതിനും തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത വിവരം 30-10-2014-ലെ കത്തുപ്രകാരം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ദേശീയപാതകൾ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കുവാനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്.

(സി) എൻ.എച്ച്. - 47-ലും 17-ലുമായി അവശേഷിക്കുന്ന 636.10 കി.മീ. ദൂരം നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയുടെ കണക്കുപ്രകാരം ഏകദേശം 1329.15 ഹെക്ടർ (3284 ഏക്കർ) ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ഡി) 1956-ലെ എൻ.എച്ച്. ആക്ടിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം CALA (കോംപീറ്റന്റ് അതോറിറ്റി ഫോർ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ) ആണ് നഷ്ടപരിഹാരം നിർണ്ണയിക്കുന്നത്. 25-10-2014-ലെ സ.ഉ.(കൈ).നമ്പർ 94/2014/പൊമവ പ്രകാരം ടി നഷ്ടപരിഹാരം നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ റീഹാബിലിറ്റേഷൻ ആന്റ് റീ സെറ്റിൽമെന്റ് പാക്കേജിലെ (15-11-2011-ലെ സ.ഉ.(കൈ) നമ്പർ 419/11/റവ.) വ്യവസ്ഥകൾകൂടി പരിഗണിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതർക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട നഷ്ടപരിഹാരം ഉറപ്പുവരുത്തുന്ന രീതിയിൽ വില നിശ്ചയിക്കണമെന്ന് ജില്ലാ കളക്ടർമാർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ഇ) 25-10-2014 സ.ഉ.(കൈ).നമ്പർ 94/2014/പൊമവ ഉത്തരവുപ്രകാരം ദേശീയപാത 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ തന്നെ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനും ഇതിനാവശ്യമായ ഭൂമിയുടെ 80% ഏറ്റെടുത്ത് ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിക്ക് കൈമാറുന്നതിനും ദേശീയ പാതാ വികസനത്തിൽനിന്നും പിന്മാറിക്കൊണ്ട് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ച 5-3-2014, 14-8-2014 എന്നീ തീയതികളിലെ, വിജ്ഞാപനങ്ങൾ റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നതിനും തീരുമാനിച്ച പ്രസ്തുതവിവരം 30-10-2014-ലെ കത്ത് പ്രകാരം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച തർക്കങ്ങൾ നില നിൽക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലെ അലൈൻമെന്റ് പുനഃപരിശോധിക്കുന്നതിന് ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു ഉന്നതതല കമ്മിറ്റിയും രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(എഫ്) ഉണ്ട്. ദേശീയപാതാ വികസനത്തിനാവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ആയതിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം പൂർണ്ണമായും കേന്ദ്ര സർക്കാരാണ് വഹിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. കോലിയക്കോട് എൻ. കൃഷ്ണൻ നായർ:</u> മറുപടി മുഴുവൻ വായിക്കണം.

<u>മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ:</u> ബഹുമാനപ്പെട്ട കോലിയക്കോട് കൃഷ്ണൻ നായർ, ഇതിന്റെ മറുപടി മുഴുവൻ ശ്രീ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ)-യുടെ കൈവശമുണ്ട്. ഇത് വളരെ ദീർഘമായ മറുപടിയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഭാഗം പറഞ്ഞിട്ട് ബാക്കി മേശപ്പുറത്ത് വച്ചാൽ മതിയെന്ന് കുഞ്ഞിരാമന്റെ കൈവശമുള്ള മറുപടി നേരത്തേ എടുത്ത് നോക്കേണ്ടതാണ്. അങ്ങനെയാണ് സാധാരണ ചെയ്യാറുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ): സർ, ദേശീയപാത വികസനത്തെക്കുറിച്ച് കുറേക്കാലമായി നാം ചർച്ച ചെയ്യുകയാണ്. വാഹനപ്പെരുപ്പംമൂലം നമ്മുടെ റോഡുകൾ ഇറങ്ങി നടക്കാൻ കഴിയാത്ത രീതിയിൽ മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വികസനം വേണമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ആർക്കും തർക്കമുണ്ടാകുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. നമ്മുടെ സർക്കാർ ഇക്കാര്യത്തിൽ വലിയ അലംഭാവമാണ് കാണിക്കുന്നതെന്ന പരാതിയാണ് എനിക്ക് ഉന്നയിക്കാനുള്ളത്. നമ്മുടെ അയൽ സംസ്ഥാനമായ കർണ്ണാടകത്തിൽ നിന്ന് കേരളത്തിന്റെ ബോർഡർ വരെ (ഉഡുപ്പി മുതൽ തലപ്പാടി വരെ) ദേശീയപാതാ വികസനം നടന്നിരുന്നു. വലിയ പാലം നിർമ്മിച്ച് ഉദ്ഘാടനം നടത്തി. തലപ്പാടി മുതൽ തെക്കോട്ട് വരുന്ന നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്താണ് റോഡുപണി മന്ദഗതിയിൽ നടക്കുന്നത്. ഇതിനെ ആളുകൾ എതിർക്കുന്നുവെന്ന് പറയാൻ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം റോഡുമുഴുവൻ ഉപേക്ഷിച്ച് ഇതിന്റെ അലൈൻമെന്റ് മാറ്റിയതിനാലാണ്. ഞങ്ങളുടെ ജില്ലയിൽ അങ്ങനെയാണ്. കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ ദേശീയപാതാ വികസനത്തിനായി 100 കിലോമീറ്ററിൽ താഴെ റോഡ് മാത്രമേ എടുത്തിട്ടുള്ളൂ. ആ 100 കിലോമീറ്ററിനുള്ളിലെ മഹാഭ്രരിപക്ഷം സ്ഥലത്തും 45 മീറ്റർ വീതിയുണ്ട്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്..... പ്ലീസ്.....

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ): നിലവിലുള്ള റോഡ് മാത്രമെടുത്ത് രണ്ട് സൈഡും കുറച്ച് വീതിക്കൂട്ടിയെടുത്താൽ ഒരു തടസ്സവുമില്ലാതെ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ 100 കിലോമീറ്റർ വരുന്ന നീളം ശരിയാക്കിക്കൊടുക്കാമെന്ന് മന്ത്രിക്ക് ഞങ്ങൾ ഉറപ്പു നൽകുകയാണ്. കാസർഗോഡുള്ള എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാരും ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമായി ആലോചിക്കണം. ഇതുസംബന്ധിച്ച് തീരുമാനമായിരിക്കുകയാണ്. ഞങ്ങളുടെ ജില്ലയിൽ ഒരു തടസ്സവുമില്ല. എന്തെങ്കിലും തടസ്സമുണ്ടെങ്കിൽ ഞങ്ങൾ ഒഴിവാക്കിത്തരാം. കുറച്ച് സ്ഥലം മാത്രമേ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുള്ളൂ. ആ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് റോഡ് വികസനത്തിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ വിധത്തിലുള്ള ഒരു ശ്രമം ഗവൺമെന്റ് നടത്തിയതാണ്. നിലവിലുള്ള അവരുടെ അലൈൻമെന്റ് പല സ്ഥാപനങ്ങളെയും പ്രത്യേകിച്ച് മതസ്ഥാപനങ്ങളെയും പൊതുസ്ഥാപനങ്ങളെയും ബാധിക്കുന്നതുകൊണ്ട് അലൈൻമെന്റിൽ ഒരു മാറ്റം വരുത്തി ഉള്ള റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്ന കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് പലവട്ടം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുമായി ആലോചിക്കുകയും ശക്തമായ കത്തിടപാടുകൾ നടത്തുകയും അവിടെ പോയി സംസാരിക്കുകയും ചെയ്തതാണ്. പക്ഷേ ഒരു കാരണവശാലും നിലവിലുള്ള അലൈൻമെന്റിൽ നിന്നും മാറാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് തയ്യാറല്ല. അത് യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ആയിരുന്നപ്പോഴും ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ്

ആയപ്പോഴും യാതൊരു വിധത്തിലും തയ്യാറല്ല. മാത്രമല്ല, നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ അതിനെ സംബന്ധിച്ച് കേൾക്കാൻ പോലും തയ്യാറല്ല. അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് അനുസരിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കില്ലെങ്കിൽ നിങ്ങൾക്ക് നിങ്ങളുടെ വഴി, ഞങ്ങൾക്ക് ഞങ്ങളുടെ വഴി എന്ന രീതിയിലാണ് അവർ പറയുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ വളരെ കർശനമായ നിലപാടാണ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ) : സർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി പരിശോധിച്ചാൽ വളരെ പരിതാപകരമാണ്. ദേശീയ പാതയിലൂടെ യാത്ര ചെയ്യാൻ പറ്റാത്ത സ്ഥിതിയിലാണ് കാസർഗോഡ് ജില്ല നിലനിന്നുപോകുന്നത്. റോഡുകൾ പുതുക്കിപ്പണിത് യാത്രായോഗ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി എന്തെങ്കിലും സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ടോ; അതിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുവാദം വാങ്ങേണ്ടതുണ്ടോ ; സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ചെയ്യാൻ പറ്റുന്നതെന്താണ് എന്നുകൂടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നീലേശ്വരം ജംഗ്ഷനും പൊയ്നാച്ചിയ്ക്കും ഇടയിൽ റോഡിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്താനുള്ള അനുമതി ഫ്ലഡ് ഡാമേജ് റിപ്പയറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി പത്ത് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ നൽകുന്നതാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ഈ റോഡിന്റെ ഉപരിതലം പുതുക്കുന്ന പ്രവർത്തിക്കുവേണ്ടി 19 കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, 45 മീറ്ററെങ്കിലും വീതിയില്ലാതെ ഒരു ഹൈവേ റോഡ് നിർമ്മിച്ചിട്ട് ഒരുകാര്യവുമില്ല. ഇനി അത് കുറയ്ക്കണം എന്നുള്ള തർക്കത്തിലേക്ക് പോകാതെ 45 മീറ്റർ വീതിയുള്ള റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ ഇന്ന് പെട്ടെന്ന് ചെയ്തുതീർക്കാൻ സാധിക്കുന്ന മേഖലയ്ക്ക് മുൻഗണന കൊടുത്ത് പദ്ധതി തയ്യാറാക്കണം. ഏറ്റവും കൂടുതൽ നാഷണൽ ഹൈവേകൾ അവഗണിച്ചിട്ടുള്ളത് ഉത്തരമലബാറിലാണ്. വടകരയിൽ നിന്ന് കണ്ണൂരിൽ എത്തണമെങ്കിൽ എത്ര മണിക്കൂറുകളാണ് എടുക്കുന്നത്. അതിൽ തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസ് 1977 മുതൽ പണി തുടങ്ങിയതാണ്. ഇപ്പോഴും പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. അതിന്റെ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ മൂഴപ്പിലങ്ങാട് മുതൽ നാലുതറ വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് 45 മീറ്റർ ഏറ്റെടുത്തുകഴിഞ്ഞു. അതിനിപ്പുറത്തുള്ള മാഹിയിൽപ്പെട്ട സ്ഥലത്തും അഴിയൂർ ഉള്ള സ്ഥലത്തും അക്വിസിഷൻ പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ടാണ് ആ പണി

തുടങ്ങാത്തത്. അതിൽ ഇപ്പോൾ ഏറ്റെടുത്തുവച്ചിരിക്കുന്ന സ്ഥലത്തുവച്ച് പണി തുടങ്ങിയാൽ മറ്റേ ഭാഗം കിട്ടുന്നതുവരെ കാത്തിരിക്കാതെ ഇത് കുഞ്ഞിപ്പള്ളിവരെ എത്തിക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനുവേണ്ടി മാടപ്പീടികം-ചൊക്ലി-മോന്തായം റോഡ് കുറച്ചുകൂടി വീതികൂട്ടിയാൽ ഈ ഉദ്ദേശ്യം സാധിക്കും. തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസ് ചെയ്യുമെന്നുള്ളത് കേരളാ ഗവൺമെന്റ് മിഷൻ 676 സ്പീഡ് പ്രോഗ്രാമിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച ബാക്കി എല്ലാ ബൈപ്പാസുകളുടെയും പണി തുടങ്ങുകയോ ടെണ്ടർ ചെയ്യുകയോ ചെയ്തിട്ടും തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസ് ഇപ്പോഴും പഴയ ഈസ്റ്റിന്ത്യാക്കമ്പനിയുടെ സമീപനം തന്നെ സ്വീകരിക്കുന്നത് ശരിയാണോ ; ഇപ്പോൾ ആ പണി തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള എന്തെങ്കിലും സാദ്ധ്യതയുണ്ടോ ; ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ മുൻകയ്യെടുക്കണം. അതിനെന്താണ് ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വിശദീകരിക്കുമോ ?

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്</u>: സർ, സ്പീഡ് പ്രോഗ്രാമിൽ 23 പദ്ധതികളാണുണ്ടായിരുന്നത്. അതിൽ തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസുമുണ്ടായിരുന്നു. നിർഭാഗ്യവശാൽ സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ വന്നതുകൊണ്ട് ആ പദ്ധതികളിൽ കുറച്ച് മാറ്റിവയ്ക്കുകയും നാലഞ്ച് പദ്ധതികൾ വളരെ വേഗത്തിൽ മുന്നോട്ടുപോകാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു. വളരെ സന്തോഷത്തോടുകൂടി പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത് 19-11-2014-ൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ചേർന്ന അവലോകന യോഗത്തിൽ തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസിന് മുൻഗണന നൽകി അഞ്ച് പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചതു പോലെ ഉടനെ തന്നെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിപൂർണ്ണമായ ചെലവിൽ നിർവ്വഹിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. 300 കോടിരൂപ കേരളാ ഗവൺമെന്റ് ഇതിന് ചെലവാക്കേണ്ടിവരും. മുഴപ്പിലങ്ങാട് മുതൽ അഴിയൂർ വരെയുള്ള 18 കിലോമീറ്ററിൽ 12 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് സ്ഥലം ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇത് stand alone പ്രോജക്ടായി ഏറ്റെടുക്കാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും അനുവാദം വാങ്ങി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് അത് ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നതാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ അങ്ങുപറഞ്ഞ നാഷണൽ ഹൈവേക്ക് 45 മീറ്റർ വീതി വേണമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനം എടുത്തുകഴിഞ്ഞു. 45 മീറ്ററിൽ കുറയ്ക്കുന്ന പ്രശ്നം ഉദിക്കുന്നില്ല.

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ</u>: സർ, ഇത് വാളയാർ-വടക്കഞ്ചേരി 45 മീറ്ററും വടക്കഞ്ചേരി-മണ്ണുത്തി 60 മീറ്ററിലുമാണ് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പണി ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം. ചന്ദ്രന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ 45 മീറ്ററാണ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റോഡിന്റെ വീതി. എന്റെ മണ്ഡലത്തിലേക്ക് വരുമ്പോൾ അത് 60 മീറ്ററിലേക്ക് വരികയാണ്. എന്നാൽ റോഡിന്റെ വീതി കൂടുന്നുമില്ല. ആകെ കൂടുന്നത് ഡിവൈഡറിന്റെ വീതിയാണ്. ശ്രീ. എം. ചന്ദ്രന്റെ മണ്ഡലത്തിലേക്ക് വരുമ്പോൾ ഡിവൈഡർ ഒരു മീറ്ററും രണ്ടുമീറ്ററുമാണ്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിലേക്ക് വരുമ്പോൾ ഡിവൈഡറിന്റെ വീതി 10 മീറ്ററാണ്. ഡിവൈഡർ കൂട്ടാൻ വേണ്ടി പാവപ്പെട്ട കൃഷിക്കാരൻ ഈ ത്യാഗം സഹിക്കേണ്ട എന്തെങ്കിലും ആവശ്യമുണ്ടോ ; പാലക്കാട് ജില്ലയിൽ ഒരു സെന്റിന് കൊടുത്തിട്ടുള്ള കോമ്പൻസേഷൻ 16,000 രൂപ മുതൽ 50,000 രൂപ വരെയാണ്. തൊട്ടടുത്ത തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിൽ 3,00,000 രൂപ മുതൽ 5,00,000 രൂപ വരെയാണ്. എന്തൊരു അനീതിയാണ് ഇത്. അതിനുശേഷം മൂന്നുപ്രാവശ്യം ഫെയർ വാല്യൂ റിവൈസ് ചെയ്തു. എം.എൽ.എ.മാർ ഇടപെട്ടു എന്ന ഒറ്റക്കാരണത്താൽ നാടിന്റെ നന്മയ്ക്ക് ചെയ്ത ത്യാഗത്തിന് പാവപ്പെട്ട കൃഷിക്കാർ ആത്മഹത്യയുടെ പാതയിലാണ്. രണ്ടേക്കർ മൂന്നേക്കർ ഉള്ള സ്ഥലത്തുനിന്ന് 1.85 ഏക്കർ സ്ഥലമാണ് എടുക്കുന്നത്. പിന്നെ 15 സെന്റ് സ്ഥലമാണ് ഉള്ളത്. അവിടെയൊരു കട തുടങ്ങാനുള്ള സെറ്റ്ബാക്കിലാണ് 15 സെന്റ് ഭൂമി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. പാവപ്പെട്ട കൃഷിക്കാരന് ഒരു ഗുണവും ഇല്ല. ഫെയർവാല്യൂ മൂന്ന് പ്രാവശ്യം റിവൈസ് ചെയ്ത സാഹചര്യത്തിൽ, പാവപ്പെട്ട കൃഷിക്കാരൻ 60 മീറ്റർ കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാണ്, നിർബന്ധമായും ആ തുക എൻഹാൻസ് ചെയ്യണം. രണ്ടാമതായി, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഒന്ന് നോക്കണം. ഇത്ര ഗുണമേന്മയില്ലാത്ത ഒരു റോഡ്, വേണ്ടാത്ത സ്ഥലത്ത് കൺവെർട്ട്, വേണ്ടാത്ത സ്ഥലത്ത് ഓവർബ്രിഡ്ജ്, ആശുപത്രിയുടെ മുമ്പിൽ ഓവർബ്രിഡ്ജിന്റെ ഒരാവശ്യവുമില്ല. അതേസമയം കണ്ണൂരിൽ ഓവർബ്രിഡ്ജ് ഇല്ല. ഇത്ര ഒരു പെർഫെക്ഷൻ ഇല്ലാത്ത വർക്കാണ് അവിടെ നടക്കുന്നത്. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഇവരുടെ കോമ്പൻസേഷൻ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇടപെട്ട് എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ; ഇത് രണ്ടുമൂന്ന്പ്രാവശ്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതാണ്.

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്</u>: സർ, വടക്കഞ്ചേരി മുതൽ തൃശ്ശൂർ വരെ സർവ്വീസ് റോഡ് കൂടി ആറുവരി പാതയാക്കി 60 മീറ്റർ വീതിയിലാണ് സ്ഥലമെടുത്തത്. അന്ന് 45 മീറ്റർ ആക്കിയിരുന്നില്ല. ഏറ്റവും ആദ്യം സ്ഥലമെടുത്തത് ഈ പ്രദേശമായിരുന്നു. അന്ന് 60 മീറ്ററായിരുന്നു. അന്ന് ആ സ്ഥലം തന്ന നല്ല ആളുകളോട് ഗവൺമെന്റിന് നന്ദിയുണ്ട്. അത് കൃഷി സ്ഥലമാണ്. ഒരു ഗ്രീൻഫീൽഡ് റോഡാണ് വടക്കഞ്ചേരി മുതൽ തൃശ്ശൂർ വരെ വന്നത്. അന്നത്തെ വിലയാണ് അന്ന് കൊടുത്തത്. വീണ്ടും വില കൂട്ടിക്കൊടുക്കാൻ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ സമ്മതിക്കില്ല. അതേ സമയത്ത് വാളയാർ മുതൽ വടക്കഞ്ചേരി വരെ 45 മീറ്റർ സ്ഥലം അതിനുശേഷം എടുത്തതാണ്. 45 മീറ്ററാക്കി ചുരുക്കിയതിനുശേഷമാണ് ആ സ്ഥലമെടുത്തത്. ഏതായാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച റോഡ് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചില കാര്യങ്ങൾ അടുത്ത റിവ്യൂ മീറ്റിംഗിൽ അവരുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താം. അതോടൊപ്പം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തന്നെ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെയും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താം. ഇപ്പോൾ ഡി.പി.ആർ. ഇല്ലാത്തതാണെങ്കിൽ ഡി.പി.ആർ. റിവൈസ് ചെയ്യേണ്ടിവരും. പുതിയൊരു ഫ്രെഷ് ഓവർ വേണമെങ്കിൽ റിവൈസ് ചെയ്യേണ്ടി വരും. അതിനുള്ള സാദ്ധ്യതകളും പരിശോധിക്കാം.

<u>ശ്രീ. കെ. ദാസൻ</u>: സർ, കേരളത്തിൽ ദേശീയപാത വികസനം ബി.ഒ.ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടത്തുമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് പറയുന്നത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ സ്വകാര്യ സംരംഭകരെ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് കേരളത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയില്ല. കാരണം കേരളത്തിൽ നിന്ന് ഇന്ധന, വാഹന, റോഡ് നികുതിയിനത്തിൽ 2,000 കോടി രൂപ മുതൽ 2,500 കോടി രൂപ വരെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പിരിക്കുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ, ഡീസൽ നികുതിയിനത്തിൽ 1,410 കോടി രൂപ പിരിക്കുന്നുണ്ട്. അതിന്റെകൂടെ സെസ് ഇനത്തിൽ വലിയൊരു സംഖ്യ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പിരിക്കുന്നുണ്ട്. അതിന്റെയെല്ലാം വെറും പത്ത് ശതമാനം മാത്രമാണ് കേരള ഗവൺമെന്റിന് ലഭിക്കുന്നത്. ഫെഡറൽ തത്വം അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഈ രാജ്യത്ത് കേന്ദ്രത്തിന്റെ അധികാരം കേന്ദ്രീകരിക്കുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിന് അതിന്റെ കൃത്യമായ വിഹിതം തരാത്തതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ സ്വകാര്യ സംരംഭകരെ ദേശീയപാത വികസനത്തിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ബി.ഒ.ടി. ഒഴിവാക്കി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് തന്നെ ദേശീയപാത വികസനം ഏറ്റെടുക്കുമോയെന്നാണ് എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്?

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്</u>: സർ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ഇത്രയും വലിയൊരു സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യത ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഇപ്പോൾ തന്നെ നമ്മൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് ഒരു സെന്റിന് അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപ വില നിശ്ചയിച്ചാൽ പോലും 16,000 കോടി രൂപ സ്ഥലവില മാത്രമായി വരും. അതോടൊപ്പം കൺസ്ട്രക്ഷൻ ചെലവ് ഉൾപ്പടെ 25,000 കോടി രൂപയിലധികം ഇപ്പോൾത്തന്നെ അനിവാര്യമായിത്തീർന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇത്രയും ഭാരിച്ച സംഖ്യ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് മൊബിലൈസ് ചെയ്യാനോ അത് ചെലവഴിക്കാനോ സാധിക്കുകയില്ല. ആ ചോദ്യത്തിൽ യാതൊരു പ്രസക്തിയുമില്ല. കാരണം, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ ആശ്രയിച്ചാണ് ദേശീയപാതയുടെ വികസനം എന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിൽ നമുക്ക് കിട്ടേണ്ട വിഹിതം പോലുള്ള ചില അപാകതകൾ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുന്നതും അത് ടേക്ക് അപ്പ് ചെയ്യുന്നതുമാണ്.

<u>ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡൻ</u>: സർ, എൻ.എച്ച്. 17-ന്റെ വികസനം, ഇടപ്പള്ളി മുതൽ മൂത്തകുന്നം വരെയുള്ള പ്രദേശത്ത് 1990 കളുടെ അവസാനത്തിൽ 30 മീറ്റർ ആക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അവിടെനിന്നും ആളുകളെ കുടിയൊഴിപ്പിച്ചതാണ്. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ അടക്കമുള്ളവർ ഇടപെട്ടിട്ടാണ് അവർക്ക് ആവശ്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലഭിച്ചത്. ആരെയും പുനരധിവസിപ്പിച്ചതല്ല. അവർ തന്നെ ആ മേഖലയിൽ പിന്നോട്ടുപോയി വീടുകൾ വച്ച് താമസിക്കുന്നതാണ്. അവരെത്തന്നെ വീണ്ടും 45 മീറ്ററിനുവേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിക്കുന്നത് ഒരിക്കലും ന്യായീകരിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതല്ല. അതുകൊണ്ട് ഇടപ്പള്ളി മുതൽ മുത്തകുന്നം വരെയുള്ള പ്രദേശം ഒരു ലിങ്ക് ഹൈവേയായി പ്രഖ്യാപിക്കണമെന്നും 30 മീറ്ററിൽത്തന്നെ ഇത് പണികഴിപ്പിക്കണമെന്നുമാണ് ഞങ്ങളുടെ ആവശ്യം. ഇടപ്പള്ളി ജംഗ്ഷനിൽ മെട്രോ റെയിലിനു വേണ്ടി 32 ലക്ഷം രൂപ സ്ഥലവിലയായി നൽകുകയും തൊട്ടടുത്ത് കിടക്കുന്ന അതേ പ്രദേശത്ത് അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപ കൊടുക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് ഒരിക്കലും ന്യായീകരിക്കാൻ കഴിയുന്നതല്ല. ഒരിക്കൽ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടവരെ വീണ്ടും കുടിയൊഴിപ്പിക്കുന്ന പ്രശ്നമായതുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇതൊരു പ്രത്യേക കേസായി പരിഗണിക്കണമെന്നും അതിനുവേണ്ടി എന്ത് നടപടിയാണ് ഗവൺമെന്റ് എടുക്കുന്നതെന്നുമാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്:</u> സർ, സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കുന്നത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റും കോമ്പറ്റെന്റീവ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ (KALA) എന്ന സംഘടനയും ചേർന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സ്കീമും പദ്ധതിയുമനുസരിച്ചാണ്. KALA ഇത് തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ ജില്ലാ കളക്ടർമാർ ഇടപെട്ട് ന്യായമായ വില കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ചെയ്യണമെന്ന് നമ്മുടെ ക്യാബിനറ്റ് ഇപ്പോൾ ഒരു തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് ന്യായമായ കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കാനുള്ള ശ്രമം നടക്കും. മെട്രോ റെയിലിൽ നെഗോഷ്യേറ്റഡ് പർച്ചേസാണ് നടത്തിയത്. ആ രീതിയിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈബി ഈഡൻ പറഞ്ഞതുപോലെ 32 ലക്ഷം രൂപ വരാനുള്ള സാദ്ധ്യത. അത് ഇതിലും പ്രതീക്ഷിക്കാൻ ഒരു കാരണവശാലും വഴിയില്ല. അതേസമയം ന്യായമായ കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കാൻ കേരള ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടുമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പംതന്നെ മറ്റൊരു പ്രശ്നം ഈ 30 മീറ്റർ എന്നുള്ളതാണ്. ശരിക്കും ഇടപ്പള്ളി-മുത്തകുന്നം സെക്ഷനിൽ അവിടത്തെ ജനങ്ങളുടെയും ആവാസ കേന്ദ്രങ്ങളുടെയും പ്രശ്നങ്ങൾ പ്രത്യേകം പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഗവൺമെന്റ് പലപ്പോഴും 30 മീറ്റർ ആക്കിക്കൂടേയെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ചോദിച്ചിരുന്നത്. ഒരുകാരണവശാലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അത് സമ്മതിക്കാത്ത സ്ഥിതിക്ക് ഇടപ്പള്ളി മുതൽ മുത്തകുന്നം വരെ 30 മീറ്റർ എന്നത് സമ്മതിക്കാൻ നിർവ്വാഹമില്ല. മറ്റെന്തെങ്കിലും സാദ്ധ്യതയുണ്ടോ എന്നുള്ള കാര്യം പരിശോധിക്കാം.

<u>ശ്രീ. ടി. വി. രാജേഷ്:</u> സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വികസനം വഴിമുട്ടിനിൽക്കുന്നത് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ്. ഈ കഴിഞ്ഞ നിയമസഭാ സമ്മേളനത്തിൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച് ഒരു ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ ഞാൻ

കൊണ്ടുവന്നിരുന്നു. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഹൈവേ കടന്നുപോകുന്ന ഒരു മണ്ഡലത്തെയാണ് ഞാൻ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ കോമ്പറ്റേറ്റീവ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ (KALA) എന്ന സംഘടനയാണ് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വില നിശ്ചയിക്കുന്നത്. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്ന സാമാന്യ വിലയേക്കാൾ വളരെ കുറഞ്ഞ വിലയാണ് അവർ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഈ വിലയ്ക്ക് ജനങ്ങൾ ഭൂമി വിട്ടുകൊടുക്കുകയില്ല. ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കലിന് മറുപടിയായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞ കാര്യം, സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആർ.ആർ. പാക്കേജാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നാണ്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഭൂവുടമകൾക്ക് കുറെക്കൂടി നീതി ലഭിക്കാൻ ഇടയുണ്ട്. ഈ വിഷയത്തിന് ഒരു പരിഹാരമുണ്ടാകണം. ഇങ്ങനെ അനിശ്ചിതമായി ചർച്ച നീണ്ടുപോയിട്ട് യാതൊരു കാര്യവുമില്ല. ഉത്തര മലബാറിൽ കോഴിക്കോട് നിന്നും കണ്ണൂരിൽ എത്തണമെങ്കിൽ അഞ്ച് മണിക്കൂർ വേണം. ഇതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള പാക്കേജ് കൊണ്ടുവരണം. കടയും വീടുമൊക്കെ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് സമഗ്രമായ പുനരധിവാസ പാക്കേജ് ഉണ്ടാകണം. എത്ര നാളുകളായി ഈ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യുന്നു. ഇങ്ങനെ ചർച്ച ചെയ്തതുകൊണ്ട് കാര്യമുണ്ടോ ; എങ്ങനെ അതിനുള്ള പണം കണ്ടെത്തും. അത് സംബന്ധിച്ച് ശക്തമായ ഒരു നിലപാട് വ്യക്തമാക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ ?

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്:</u> സർ, ഒരു പ്രത്യേക പാക്കേജ് തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. KALA വില നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ ജില്ലാ കളക്ടർമാരുടെ സജീവ സാന്നിദ്ധ്യം അക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടാകണം. അതായത് സ്ഥലത്തെ പ്രാദേശിക വിലയും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിച്ച ആർ. ആർ. പാക്കേജ് കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി വേണം ഈ പാക്കേജ് കൊണ്ടുവരാൻ എന്ന് തീരുമാനിച്ചുകഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. തീർച്ചയായും അതിൽ നിന്നും പിന്നോട്ട് പോകുന്ന പ്രശ്നം ഉദിക്കുന്നില്ല.

<u>ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ:</u> സർ, നമ്മുടെ ദേശീയപാതകൾ കടന്നുപോകുന്നത് എല്ലാ നഗരങ്ങളിലേയും തിരക്കേറിയ പ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ്. ഇതുകാരണം യാത്ര ചെയ്യുന്നവരും തദ്ദേശീയരും വലിയ യാത്രാക്കുരുക്കിലാണ് അകപ്പെടുന്നത്. മറ്റ് പ്രദേശങ്ങളിൽ നഗരങ്ങളുടെ പ്രാന്തപ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ് ദേശീയപാത കടന്നുപോകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ദേശീയപാത വികസനത്തിൽ നമ്മുടെ തിരക്കേറിയ ഭാഗത്തെ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് ബൈപ്പാസുകൾ രൂപം നൽകാൻ ശ്രദ്ധിക്കണം. അതോടൊപ്പം ആ പ്രദേശങ്ങളിലെ കൺസ്ട്രക്ഷൻ ഒഴിവാക്കണം. ഇല്ലെങ്കിൽ പുതിയൊരു നഗരംകൂടി രൂപപ്പെടുകയാണ്. ഈ രണ്ട് കാര്യങ്ങളും ശ്രദ്ധിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്</u> : സർ, ഇത് സ്വാഗതാർഹമായ നിർദ്ദേശങ്ങളാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് കൊയിലാണ്ടിയിലുള്ള രൂക്ഷമായ പ്രശ്നം നഗരത്തെ ഒഴിവാക്കി ബൈപ്പാസ് ചെയ്തുകൊണ്ട് പുതിയൊരു അലൈൻമെന്റ് കണ്ടുപിടിക്കാനുള്ള ശ്രമം നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഇനിയുള്ള സമയത്ത് തിരക്കുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നഗരത്തെ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് ജനങ്ങളും കച്ചവടക്കാരും കുറഞ്ഞ സ്ഥലം കണ്ടുപിടിച്ച് നാഷണൽ ഹൈവേ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് ഗവൺമെന്റിന് താൽപ്പര്യമുള്ളത്. ആ നിർദ്ദേശം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനേയും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യയേയും അറിയിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

<u>ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ</u>: സർ, പത്തിരുപത്തിയഞ്ച് വർഷങ്ങൾക്കു മുൻപ് കണ്ണേറ്റീവ് പാലം മുതൽ കായംകുളം വരെയുള്ള സ്ഥലത്ത് നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് വേണ്ടി 45 മീറ്റർ സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതിന് ഉടമസ്ഥർ സമ്മതപത്രം കൊടുത്തു. നാഷണൽ ഹൈവേ ഏറ്റെടുത്തു. ഇത്രയും നാളായിട്ട് ആ സ്ഥലത്തിന്റെ കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുത്തിട്ടില്ല, നാഷണൽ ഹൈവേ തുടങ്ങിയിട്ടുമില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയ്ക്ക് പ്രത്യേക താൽപ്പര്യമുള്ള സ്ഥലമാണ് കരുനാഗപ്പള്ളി എന്ന നിലയിൽ അങ്ങനെയും ഞാനൊരു മെമ്മോറാണ്ടം കൊടുത്തു. എന്നിട്ടും നടക്കുന്നില്ല. ഒന്നുകിൽ ആ നാഷണൽ ഹൈവേ ഇല്ലെന്ന് പറയുക, അല്ലെങ്കിൽ അത് നടത്താനുള്ള നടപടിയെടുക്കുക. ശ്രീ. ഷിബു ബേബി ജോണിനുമൊക്കെ അറിയുന്നതാണ് ഇത്. നമ്മളൊക്കെ എം.എൽ.എ. ആകുന്നതിന് മുൻപുതന്നെ ഇതിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് കഴിഞ്ഞിട്ട് ഇതുവരെയായിട്ടും അവർക്ക് കാശ് കിട്ടിയിട്ടില്ല. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പണി തുടങ്ങിയിട്ടില്ലെന്നു മാത്രമല്ല വേറെ യാതൊരു പ്രവർത്തനങ്ങളും അവിടെ നടത്താനും സമ്മതിക്കുന്നില്ല.

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്</u>: സർ, സ്കെച്ച് മുഴുവനായും ഭൂമി ലഭിച്ചാൽ മാത്രമേ ഒരു പദ്ധതി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അനുവദിക്കുകയുള്ളൂ. മാത്രമല്ല നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ ഒരു റോഡ് ഏറ്റെടുക്കണമെങ്കിൽ ഒരു സ്കെച്ച് മുഴുവൻ കിട്ടണം. പക്ഷേ അതിൽനിന്ന് വ്യത്യസ്ഥമായിട്ടാണ് നമ്മളിപ്പോൾ ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസും കൊല്ലം ബൈപ്പാസും stand alone പ്രോജക്ടായി ഏറ്റെടുക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾ 50% അതിനുള്ള ഫണ്ട് തരാമെന്ന് സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരൊരു സ്കെച്ച് തയ്യാറാക്കി അതിന്റെ നീളത്തിൽ 80% ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താൽ മാത്രമേ നമുക്ക് അതിന്റെ വർക്ക് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അവർ അതുമായി മുന്നോട്ടു പോകുകയുള്ളൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ ഈ പ്രദേശത്തുള്ളവർക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തിട്ട് അതിന്റെ പ്രതിഫലം കിട്ടാത്ത കേസിൽ പ്രത്യേകം ഇടപെടുന്നതാണ്. അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. പക്ഷേ വർക്ക് തുടങ്ങണമെങ്കിൽ ഒരു സ്കെച്ച് മുഴുവനായി അതിന്റെ ഭൂമി കിട്ടേണ്ടതുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ</u>: സർ, പാലക്കാട്-കോഴിക്കോട് ദേശീയ പാതയിലെ മണ്ണാർക്കാട് ബൈപ്പാസിനെ കുറിച്ചാണ് എന്റെ ചോദ്യം. മണ്ണാർക്കാട് ടൗണിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് വർഷങ്ങളായിട്ടുള്ള പ്രശ്നമാണ്. പാലക്കാട് നിന്ന് കോഴിക്കോടിന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോകുന്ന പലരും ഈ കരുക്കിൽ അകപ്പെട്ടവരുമാണ്. അങ്ങയുടെ ശ്രമഫലമായി ഈ ആന്വൽ പ്ലാനിൽ മണ്ണാർക്കാട് ബൈപ്പാസിന് തുക വകയിരുത്തി എന്നറിഞ്ഞതിൽ സന്തോഷമുണ്ട്. എത്രയാണ് അതിന്റെ സംഖ്യ ; ആകെ ഈ ബൈപ്പാസിനുവേണ്ടി വരുന്ന സംഖ്യ എത്രയാണ് ; പ്രവൃത്തിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ പുരോഗതി എങ്ങനെയാണ് ; ഇത് എന്നത്തേക്ക് പൂർത്തിയാകും ; ഈ കാര്യങ്ങൾ വിശദീകരിക്കാമോ ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, 2014-15 വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി മണ്ണാർക്കാട് ബൈപ്പാസിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പിനായി 30 കോടി രൂപ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയം ഈ സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷനായി 20 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകി. വിശദമായ അലൈൻമെന്റിന്റെ സർവ്വേ നടന്നുവരികയാണ്. അത് പൂർത്തിയായാൽ റിപ്പോർട്ട് കൊടുക്കും. തീർച്ചയായും ഈ 30 കോടി രൂപ വാർഷിക പദ്ധതിയിൽപ്പെടുത്തി ബൈപ്പാസിന് അനുവദിച്ച് അതിന്റെ പണി ആരംഭിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണങ്ങൾ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. സംസ്ഥാനവും കേന്ദ്രവുമായി ഏർപ്പെട്ടിട്ടുള്ള സപ്പോർട്ടിംഗ് എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരം ബൈപ്പാസുകൾ അനുവദനീയമാണോ ; അങ്ങനെ ബൈപ്പാസുകൾ അനുവദനീയമാണെങ്കിൽ അതിന് കേന്ദ്രം ഫണ്ട് തരുമോ ; അത്തരത്തിൽ അങ്കമാലിയിലുള്ള നെടുമ്പാശ്ശേരി എയർപോർട്ടിലേക്ക് പോകുന്നതിനിടയ്ക്കുള്ള ഗതാഗത തടസ്സങ്ങൾ മാറ്റുന്നതിനായിട്ട് അങ്കമാലി ബൈപ്പാസിന്റെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങാൻ കഴിയുമോ ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ പറഞ്ഞത് അങ്കമാലിയുടെ ഒരു പ്രധാന പ്രശ്നമാണ്. നമ്മളെല്ലാവരും അനുഭവിക്കുന്ന പ്രശ്നമാണത്. പക്ഷേ നിർഭാഗ്യമെന്താണെന്ന് പറഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് എഗ്രിമെന്റ് അനുസരിച്ച് ബൈപ്പാസുകളും അതുപോലെത്തന്നെ പാരലൽ റോഡുകളും അനുവദിക്കുന്നില്ല. അതിന് കൺസൂക്ഷൻ കമ്പനി ഒബ്ലിക്ഷൻ റെയ്സ് ചെയ്താൽ അത്തരത്തിലുള്ള റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ സമ്മതിക്കില്ല. അതേ സമയത്ത് അദ്ദേഹം കൂടി മുൻകൈ എടുത്തുകൊണ്ട് ബി.ഒ.ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബൈപ്പാസിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ആലോചനകൾ നടത്തുകയും അതിന്റെ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഏതെങ്കിലുമൊരു മോഡൽ കണ്ടുപിടിക്കേണ്ടതുണ്ട്. തീർച്ചയായിട്ടും അങ്കമാലി ഒരു വലിയ പ്രശ്നമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അങ്കമാലിയിൽ ഒരു ബൈപ്പാസ് അനിവാര്യമാണ്. ഒരു മോഡൽ കണ്ടുപിടിച്ചാൽ നമുക്ക് അതുമായി മുന്നോട്ടുപോകാം.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, സംഘർഷമോ സമരമോ ഇല്ലാതെ ഭൂമി വിട്ടുകൊടുത്തവരാണ് മണ്ണുത്തി മുതൽ വാളയാർ വരെയുള്ള പാവപ്പെട്ട പാലക്കാട്ടുകാർ. ഒരു തരത്തിലുള്ള പ്രക്ഷോഭങ്ങൾക്കും അവർ നേതൃത്വം നൽകിയിട്ടില്ല. സ്ഥലം പൂർണ്ണമായും വിട്ടുകൊടുത്തു കഴിഞ്ഞു. അവരുടെ കാര്യത്തിൽ അവർക്ക് നൽകിയ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റിട്ടേണിന്റെ കാര്യത്തിലുള്ള അസന്തുലിതാവസ്ഥ പരിഹരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള നടപടികളെടുക്കുമോ; മണ്ണുത്തി മുതൽ വാളയാർ വരെയുള്ളാരു റീച്ച് ഇപ്പോൾ ജോലി പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് എന്നത്തേക്ക് തീർക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ഇതിന്റെ ജോലി സംബന്ധിച്ച് പീരിയോഡിക്കലായിട്ടുള്ള പല റിവ്യൂ മീറ്റിംഗുകളും നടക്കുന്നുണ്ട്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രതിനിധികളും അതിൽ പങ്കെടുക്കുന്നുണ്ട്. തീർച്ചയായും അതിന്റെ പണിയിൽ പുരോഗതിയുണ്ട്. സമയബന്ധിതമായി അത് തീർക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ അതുസംബന്ധിച്ച litigates നിലവിലുണ്ട്. ആ കേസുകൾ തീർപ്പാകുന്ന മുറയ്ക്ക് അതിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാര തുക നൽകുന്നതാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ചോദ്യം നമ്പർ 93-ഉം ചോദ്യം നമ്പർ 101-ഉം ക്ലബ്ബ് ചെയ്യണമെന്ന് ശ്രീ. മാത്യു റ്റി. തോമസ് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അത് ക്ലബ്ബ് ചെയ്യുന്നു.

മാവേലി സ്റ്റോറുകളുടെ പ്രവർത്തനം

3 (*93) ശ്രീമതി ഗീതാ ഗോപി :

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ :

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ :

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ : സർ താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഭക്ഷ്യവും സിവിൽ സപ്ലൈസും ഉപഭോക്തൃ സംരക്ഷണവും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) മാവേലി സ്റ്റോറുകൾ വഴി എത്രയിനം സാധനങ്ങൾ സബ്സിഡി നിരക്കിൽ വിതരണം ചെയ്തിരുന്നു ; ഇപ്പോൾ എത്രയിനം സാധനങ്ങൾ സബ്സിഡി നിരക്കിൽ വിതരണം ചെയ്യുന്നുണ്ട് ; അവ ഏതെല്ലാം ;

(ബി) ചില സാധനങ്ങൾ ഓപ്പൺ മാർക്കറ്റിലെ വിലയേക്കാൾ കൂടിയ വിലയ്ക്ക് മാവേലി സ്റ്റോറുകൾ വഴി വിതരണം ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്നുള്ള ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ ;

(സി) ജനങ്ങൾക്കുപയോഗപ്രദമായ രീതിയിൽ മാവേലിസ്റ്റോറുകളുടെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്ന എന്തെങ്കിലും പദ്ധതിയുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ വിശദമാക്കുമോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly